

**Bild 32. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Mooraushub bei Oßlebs-
hausen.**

Auch die Hansestädte liegen an den neuen Schlagadern des Verkehrs. Sie werden für die Handelsstädte besondere Bedeutung erhalten, weil sie auch dem Güteraustausch nach den anderen Erdteilen insofern dienen, als sie dem Exporteur bei der schnellen und bequemen Heranschaffung seiner Ausfuhrwaren aus dem Inlande an die Überseedampfer ein wichtiges Hilfsmittel sein werden. Noch herrscht an den Reichsautobahnen, die zu den Hansestädten führen, eifriges Schaffen, noch sind alle Strecken in rüstig fortschreitendem Bauzustand. Die Durchquerung des Blocklandes bei Bremen macht den Aushub von Moor in einer Stärke von 2—4 m auf eine Länge von mehreren Kilometern notwendig. Auf dem Bilde sehen wir den Greifer, der den Mooraushub betätigt. Auf dem teilweise schon geschütteten Planum ist soeben ein Sandzug entladen worden. Das angekipppte Material, das teils in 12 km Entfernung aus der Weser gebaggert wurde, verdrängt das ausgehobene Moor nach der Seite. Die im Vordergrund stehenden Arbeiter helfen mit „scharren“, und die sich bildende „Suppe“ wird dann durch die Schlammpumpe auf das Vorgelände abgepumpt.

**Bild 33. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Die Autobahn in der
Heide bei Hollinde.**

Völlig unberührte deutsche Landschaften wurden durch die Reichsautobahnen dem gesamten Volke erschlossen.

Von dieser Heide schreibt Theodor Storm: „Kein Klang der aufgeregten Zeit drang noch in diese Einsamkeit.“ Jetzt dauert es aber nicht mehr lange, dann werden die vielen Fahrer dieses blühende Heideidyll mit den Solundern und Kiefernwäldern, mit den alten Räucherfaten und Schafställen mit Begeisterung erleben. Im Mittelgrund des Bildes wird ein alter Landweg über die Reichsautobahn hinweggeführt. Man sieht links und rechts schon die aufgeworfenen Sanddämme.



Baustelle Radowbruch, Mooraushub





Am Obersee bei Lanke



Autobahn am Obersee bei Lanke, Flugbild



Bild 32 Bauabschnitt
Bremen-Hamburg-Lübeck

Mooranshub bei Oslebshausen



Die Autobahn in der Heide bei Hollnide



Bild 34. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Moorarbeiten bei Wümmingen.

In dieser Moorgegend wird die bewachsene Oberfläche, wie im Vordergrund des Bildes zu sehen, in langen Streifen umgepflügt, um später wieder als Belag für die entstehenden Böschungen gebraucht zu werden. Das darunter befindliche Erdbreich wird in Loren verladen, abtransportiert und zu großen Haufen gelagert. Durch Kunstdünger und häufiges Umlagern wird es zu wertvollem Humus für den Mittelstreifen umgewandelt. Auf der ganzen 24 m breiten Bahnstrecke muß das Moor völlig entfernt und durch Sand ersetzt werden. Bei diesem tiefen Mooraushub ist man hier auf uralte, aus der Germanenzeit stammende quadratförmige Ausschachtungen im Kaseisenstein gestoßen. Im Hintergrund steht das Lehrgerüst für die über die Autobahn zu führende Straße von Ottersberg nach Wümmingen.

Bild 35. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Pfeilergründung für die Bahnunterführung bei Sollenstedt.

Die Reichsautobahn soll hier unter der Eisenbahn unterführt werden. Die Gleise der Reichsbahn sind mit einer Behelfskonstruktion aufgehängt, damit der Verkehr während des Baues nicht gehindert ist. Eben fährt der Materialzug über das Gleis, der das Baumaterial, gelben Sand und blauen Split, herabbringt. Tief unten in der von Eisenträgern abgestützten Baugrube sind Maurer beim Aufsetzen der Klinkerziegelwände, mit Teerbindung, beschäftigt, die das Bauwerk gegen das saurehaltige Moowasser zu schützen haben.

Bild 36. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Blick auf Hamburg von der Straßenüberführung bei Mariental.

Dieses Baubild zeigt die Erdarbeiten und die Straßenüberführung kurz vor Hamburg. Ein breiter Mittel-

streifen ist vorläufig noch stehen geblieben, da dies für das Heranbringen des Baumaterials für den Kunstbau nötig war. Bald wird der Raum aber verschwinden, und die ganze Breite der beiden nebeneinander nur durch einen 5 m breiten bepflanzten Mittelstreifen getrennten Fahrbahnen wird sichtbar werden. Links im Bilde hunderte gleichmäßige Siedlungsbauten. Da das Bild am 19. August gemalt wurde, flattern noch unsere nationalsozialistischen Fahnen, und auf den Plakaten steht als Wahlparole: „Ein Führer, ein Volk, ein Ja.“

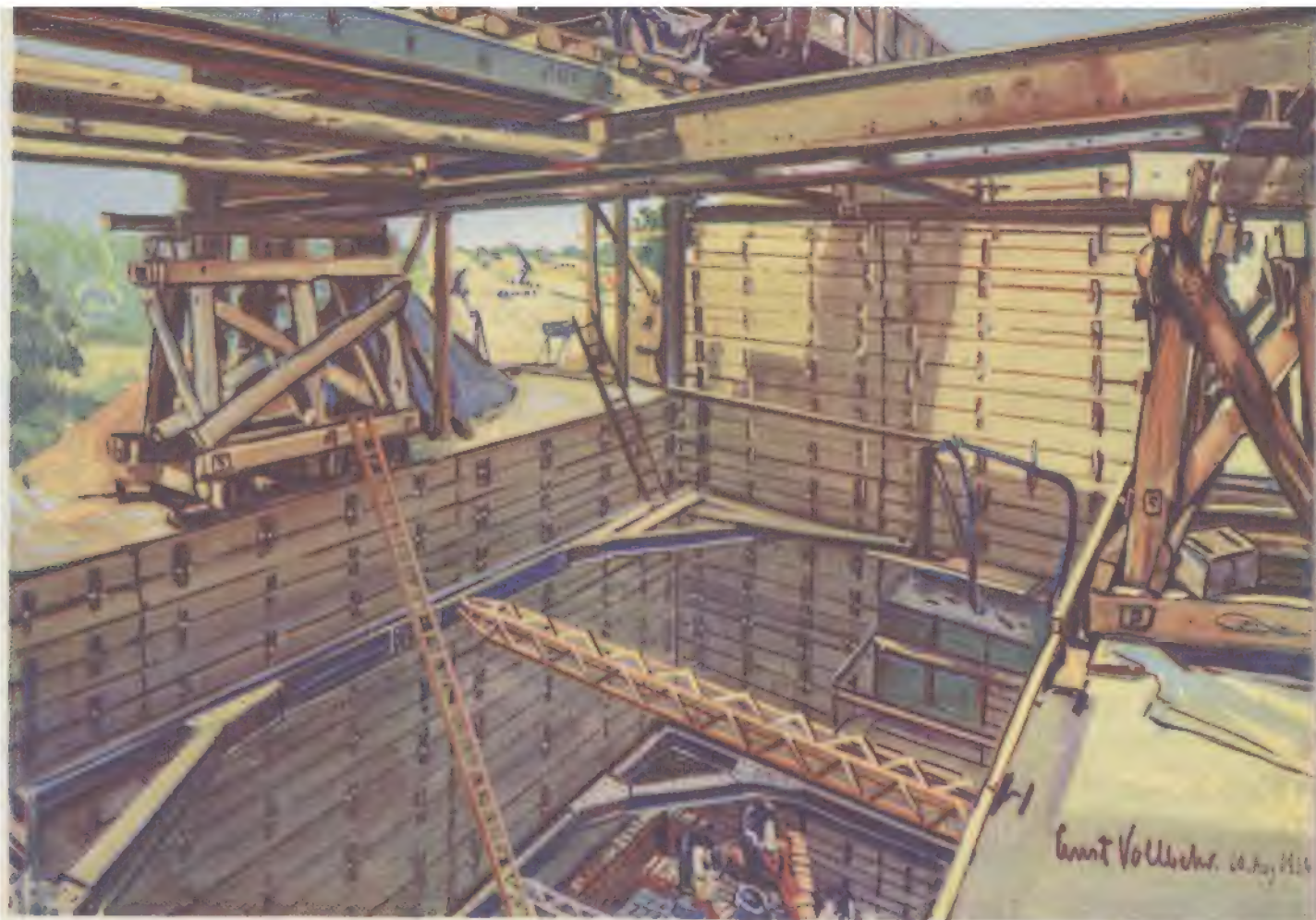
Im Hintergrund die charakteristische Stadtsilhouette Hamburgs mit seinen vielen grünleuchtenden Kirchtürmen, denen die Reichsautobahn entgegenstrebt.

Bild 37. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Blick in das Travetal bei Kede.

Auch hier müssen für den Bau der Reichsautobahn, da das ganze Terrain sehr hügelig ist, große Erdmassen bewegt werden. Im Hintergrund führt die Chaussee Hamburg—Lübeck. Die Reichsautobahn wird unter ihr hindurchgeführt. Herrliche Alleeabäume mußten leider geopfert werden, werden aber gleich nach Vollendung der Erdbewegungen, wo angängig, durch neue ersetzt. In der Mitte des Bildes war Moor-
gelände. Das Moor mußte ausgehoben, ein Bach durch gewaltige Röhren unterführt und die Baustelle mit festgestampftem Sand angefüllt werden. Rechts schaut man ins malerische Travetal mit der Stadtsilhouette der Hansestadt Lübeck.

Bild 38. Bauabschnitt Leipzig—Bayreuth. Vermessungsarbeiten im Forst Klosterlausnig am Wolfsdickicht.

Auch in Richtung Berlin—Leipzig—Bayreuth—München werden die neuen Schnellbahnen des Kraft-



Pfeilergründung für die Bahnunterführung bei Hollenstedt

Bauabschnitt | Bild
Bremen-Hamburg-Lübeck | 35



Bild 36 Bauabschnitt
Bremen-Hamburg-Lübeck

Blick auf Hamburg von der Straßenüberführung bei Mariental



Blick in das Travetal bei Kreecke





Waldarbeiten des Arbeitsdienstes bei Hermsdorf



verkehrs führen als direkte Verbindung des Südens mit dem Norden. Durch thüringische Landschaftsschönheit, durch sächsische Industriegebiete werden die Bahnhöfe ziehen. Noch ist auch hier alles im Werden und Wachsen.

Ehe die eigentlichen Bauarbeiten der Autobahn in Angriff genommen werden, sind umfangreiche Vorarbeiten, insbesondere Vermessungsarbeiten, notwendig. Das Bild zeigt, wie im Zuge der Achse der zukünftigen Autobahn ein Waldstreifen herausgeschlagen ist, der zur Festlegung der Achse dient.

Bild 39. Bauabschnitt Leipzig—Bayreuth. Waldarbeiten des Arbeitsdienstes bei Hermsdorf.

Auch der Arbeitsdienst hat teil an dem großen Werke des Baues der Reichsautobahnen. Insbesondere wird er zu Arbeiten wie Kompostbereitung, Abziehen von Mutterboden, Rodungen usw. eingesetzt. Das Bild zeigt eine Gruppe Arbeitsdienstleute mit der Bäumung des Waldbodens beschäftigt.

Bild 40. Bauabschnitt Stuttgart—Ulm. Talübergang bei Denkendorf.

Im Süden des Reiches wird von fleißigen Händen der Autobahn der Weg bereitet. Auch hier setzte die Natur Hindernisse in den Weg, die aber geniale Ingenieurskunst mit imposanten Bauten überbrückt. Bei Denkendorf mußten zwei Höhenzüge verbunden werden. So entstand hier ein Talübergang in einer Länge von 184 m. Schlank und schön streben die Träger der einen Fahrbahn bereits aus dem Tale heraus, während die andere Hälfte der Brücke schon weitere Baufortschritte gemacht hat. Ein Richtbaum thront als sichtbarer Ausdruck der Freude über das Gelingen des Werks und Verbundenheit der Arbeiter mit ihrem Schaffen.

Auch hier wieder ein Beispiel der Rücksicht der Bauingenieure auf die Schönheiten des Landes, denn der Baum, dessen Krone sich hinter dem Bauwerk emporhebt, lag im Zuge der ursprünglich geplanten

Trasse. Nicht aber das Beil, sondern die Ehrfurcht vor der Heimat siegte; die Trasse wurde verlegt, der Baum lebt den Fahrern der fertiggestellten Autobahn ebenso wie den Bewohnern zur Freude.

Bild 41. Bauabschnitt Stuttgart—Ulm. Baustelle der Sulzbachbrücke.

Im Sulzbachtal, im Zuge der gleichen Strecke wird der Bau einer weit kühneren Brücke vorbereitet. Sie wird wohl die letzte Steigerung einer hoch liegenden Balkenbrücke sein, die das Tal in einer Länge von 367 m überspannt und den Fahrern später einen wundervollen Ausblick in das herrliche Land und auf die im Hintergrunde liegenden Höhenzüge der Schwäbischen Alb bieten. Noch zeigt die Baustelle nichts von dem herrlichen Bauwerk, sondern mahnt daran, daß viele Arbeiter der Saust und der Stirn nötig sind bis zur Vollendung.

Jenseits in dem bewaldeten Hügel sind die Bäume bereits gefällt. Man erkennt den Weg der Brücke, die in einer Höhe von 40 m über der Talsohle hinwegführen wird. Der Grund, auf dem die Pfeiler des Viadukts ruhen werden, besteht aus Knollenmergel, der leicht zu Erdrutschungen neigt. Deshalb sind für die Gründung der Pfeiler besondere Vorkehrungen notwendig. Welche Ausmaße an Vorarbeiten für die Fundamente, deren Unterkanten 10 m unter der Erdoberfläche liegen, erforderlich machten, ersieht man daran, daß eine Spundbohlenwand eines dieser Teilfundamente insgesamt 70 t wiegt. Der Aushub eines Teilfundamentes betrug 800 cbm Erde.

Bild 42. Bauabschnitt Dresden—Chemnig. Abstieg der Autobahn nach Dresden-Kadebnul.

Dem von Chemnig kommenden Kraftfahrer bietet sich unmittelbar vor Dresden ein eindrucksvolles Bild. Vor ihm liegt im Elbtal Dresden. Zwischen den Häusern bligt hier und da die Elbe auf. Am Horizont



Baustelle der Sulzbachbrücke





Baustelle der Sausbachbrücke



sind die herrlichen Ausflugsorte von Dresden: die Lößnitz, die Heide und die Sächsische Schweiz, zu sehen. Die Autobahn zieht sich von den Wilsdruffer Höhen in Lübnitz, aber doch schmiegsamer Linienführung mit einem Gefälle von 1:19 ins Tal hinab. Im Vordergrund sieht man die im Gange befindlichen Erdarbeiten; deutlich sind die beiden Fahrbahnen mit dem Mittelstreifen zu erkennen.

Bild 43. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Baustelle der Saubachbrücke.

Die Reichsautobahn Dresden—Chemnitz—Meerane kreuzt an vielen Stellen infolge ihrer Ost-West-Lage die vom sächsischen Erzgebirge nach Norden zu laufenden, tief eingeschnittenen Flußtäler und Bachläufe.

Im vorliegenden Bilde ist der Baubeginn für die Überbrückung des Saubachtales wiedergegeben. Auf hohen Pfeilern wird die Autobahn von einem Gang zum andern geführt. Im Tale unten sieht man umfangreiche Gerüste und Baustelleneinrichtungen, die für die Gründungen und Herstellung der hohen Betonbrückenpfeiler notwendig sind. Besondere Schwierigkeiten waren gerade an dieser Stelle wegen des schlechten im Tale vorhandenen Baugrundes zu überwinden.

Bild 44. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Blick in das Triebischtal von der Achse der Autobahn.

Nach den ersten Entwürfen sollte die Autobahn in das auf dem Bilde dargestellte liebliche Triebischtal gelegt werden. Die beim Entstehen der Reichsautobahnen mitwirkenden Landschaftsberater veranlaßten jedoch die Verlegung der Autobahn an diese Höhen am Rande des Tales. Der Autofahrer wird dadurch auf längerer Strecke einen herrlichen Ausblick auf das schöne, der deutschen Landschaft erhaltene Triebischtal haben.

Bild 45. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Reichsautobahn zwischen Kaltofen und Berbersdorf.

Ein für Sachsen charakteristisches Landschaftsbild. Im Hintergrund zieht sich zwischen Wiesen und Feldern die Autobahn von den Berbersdorfer Höhen nach dem Tale der Großen Striegis zu. Deutlich sind am Steilhang der Großen Striegis die roten Sakentkreuzfähnchen, als Kennzeichen der zukünftigen Linienführung der Reichsautobahn, zu erkennen. Im kühnen Sprung wird dort das Flüsschen in beträchtlicher Höhe überquert.

Bild 46. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Das Tal der Großen Striegis an der künftigen Autobahnbrücke.

Das Bild gibt eins der idyllischsten und schönsten Täler wieder, die von der Reichsautobahn Dresden—Chemnitz—Meerane erschlossen werden. Um die Unberührtheit des Tales nicht zu stören, wird hier die Autobahn unter Benützung der beiden rechts und links an den Talhängen sichtbaren Felsen überführt. Dem Autofahrer bietet sich später von der Brücke aus ein herrlicher Blick auf die sich unten im Tale dahinschlängelnde Striegis.

Bild 47. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Trasse der Reichsautobahn im Zellaerwald.

Einförmige Strecken werden den Kraftfahrer anstrengen und leicht ermüden. Längere Strecken im Wald bedeuten daher für den Autofahrer Entspannung und Erholung. Deshalb wurde die Autobahn bei Nossen durch den Zellaer Wald gelegt. Gleichzeitig wurde dadurch auch landwirtschaftlich hochentwickelter Grund und Boden, durch den die Autobahn erst geführt werden sollte, geschont. Auf dem Bilde



Die Reichsautobahn zwischen Kaltofen und Verbersdorf

Bauabschnitt | Bild
Dresden-Chemnitz | 45





Die Trasse der Reichsautobahn im Zellerwald





Die Autobahn am Viadukt bei Borna



sehen wir einen Teil der 4 km langen geraden Strecke im Zellaer Walde längs einer Schneise, die für die Linienführung richtungsgebend war. Im Vordergrund ist ein Schürfloch zu sehen. Es soll wie bei allen Straßenbauten über die Untergrundverhältnisse Aufschluß geben.

Bild 48. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Blick von der Trasse der Autobahn auf Chemnitz.

Von den Höhen bei Glösa steigt die Autobahn in das Chemnitzbachtal hinab und windet sich im Bahrebachtal nach dem Rabensteiner Forst zu. Deutlich sieht man hier, wie die Autobahn sich im Bahrebachtal durch den Reichsbahnviadukt der Linie Chemnitz—Wittgensdorf hindurchschlängelt. Links, in der Geländemulde, liegt die sächsische Industriestadt Chemnitz mit ihren vielen Türmen und Fabrikschornsteinen. In der Mitte des Bildes, im Hintergrunde, fällt der Bismarkturm auf, der ein beliebter Ausflugsort der Chemnitzer Bevölkerung ist.

Bild 49. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Autobahn am Viadukt bei Borna.

Die Pfeilerstellung der Eisenbahnbrücke war glücklicherweise so, daß jede der beiden Sahnbahnen durch eine Brückenöffnung geführt werden konnte. Der zwischen diesen beiden Öffnungen befindliche Pfeiler kommt gerade auf den begrünten Mittelstreifen zu stehen. Die Autobahn liegt an dieser Stelle in einer Kurve und ist daher einseitig überhöht. Wir erkennen deutlich im Vordergrund des Bildes die Holzlehren, die die schräge Lage des Zwischenstreifens veranschaulichen, denn dieser muß von der erhöhten äußeren Kante der einen Sahnbahn zu der tiefer liegenden inneren der anderen Sahnbahn verzogen werden.

Bild 50. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Dammschüttung in der Ortschaft Grebs.

Die Autobahn wird hier mittels einer Eisenbetonbrücke über die Dorfstraße in Grebs hinweggeführt. Im Vordergrund sehen wir das Kipp-Spül-Verfahren. Der Sand wird mittels Wasserstrahl verspült, um so einen möglichst dichten Untergrund zu erzielen.

Bild 51. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Abstieg der Reichsautobahn von der Hohen Börde ins Elbtal bei Magdeburg.

Das Bild zeigt die Linienführung der Autobahn durch die Magdeburger Hohe Börde hinab ins Elbtal. Der Alleenbau hat diese Landschaft zur baumlosen Öde gemacht. Schwerer lehmiger Boden wehrt sich gegen Schippe und Greifer, für den Fahrer aber wird der Blick auf die Stadt Magdeburg mit ihren vielen Doppeltürmen und auf die glitzernde Elbe zum Genuß.

Bild 52. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Die Autobahn im Mesterberger Forst bei Lehre.

Bei Kilometer 263 schneidet auf etwa 200 m die Autobahn Posidonien-schiefer an. Um ein Ausgleiten des Damms in dem hier vorhandenen Gefälle zu verhindern wird der Posidonien-schiefer gegen den Damm durch eine Bitumendecke abgeschlossen, die eine Verwitterung des Schiefers und Bildung einer Gleitfläche durch eindringendes Wasser verhütet.



Abstieg der Reichsautobahn von der Hohen Börde ins Elbtal bei Magdeburg

Wend. Vollbehr 59.

Bauabschnitt 2113
Berlin-Hannover 51





Die Autobahn auf der Schachthorst bei Dübbersdorf

Bauabschnitt | Bild
Berlin-Hannover | 53



Bild 53. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Die Autobahn auf der Schacht-
horst bei Dibbesdorf.

Bei Kilometer 255 schmiegt sich die Autobahn der sanften Neigung eines landschaftlich reizvollen
Wiesentales an. Die Dämme sind weit in das Gelände hineingezogen und vermeiden so ein hartes Zer-
schneiden des Talbeckens.

Bild 54. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Schunterbrücke bei Sondelage.

Die großen Bögen des Schunterüberganges bei Kilometer 257 gewähren einen freien Blick von Sonde-
lage durch das Schuntertal. Die erste Hälfte der Bögen sind betoniert. Die Lehrgerüste sind abgesenkt und
zwecks Wiederverwendung für die zweite Hälfte der Bögen zurückgezogen worden.

Auf dieser Strecke stieß man bei den Grabungsarbeiten auf ein riesiges spätbronzezeitliches Gräberfeld,
auf einen außergewöhnlich reichen Bestattungsplatz frühgermanischer Siedler. Man zählte mehr als
417 Bestattungen und fand vieles aufschlußgebendes Material von geschichtlicher Bedeutung. Straßen
der Zukunft vermitteln Einblick in die Vergangenheit.

Bild 55. Die Deutsche Alpenstraße. Blick vom Mauthhäusel in die Weißbach-
schlucht.

Sprengschüsse dröhnen durch die Weißbachschlucht! Aus aufquirlenden Staubwolken schlägt prasselnd
das gelöste Gestein hernieder. Schwierige Säuste wettergebräunter Arbeitsmänner greifen zu. Keuchend
mit schwerer Last ächzt eine Seilbahn über holprige Gleise. Hoch oben in den Felsen, staubbedeckt, stehen
die Bohreute, unverdrossen die ohrenbetäubend ratternden Preßluftwerkzeuge gegen die Seilwand
stemmend.

Hier baut man an der Deutschen Alpenstraße!

Von Ost nach West vorbei an reißenden Gebirgsbächen, an steilen Schluchten über Täler und Höhen wird sie die deutsche Alpenkette in ihrer ganzen Länge durchstoßen. Sie wird dem Wanderer und Reisenden den verlockenden Zauber und die Wunder der gewaltigen Bergwelt vermitteln.

Bild 56. Die Deutsche Alpenstraße. Baustelle an der Hochwand.

Nicht immer findet die Straße beim Anstieg in die Berge an den steil abfallenden Felswänden natürlichen Halt. Oft müssen schwierige Kunstbauten errichtet werden.

Das Bild zeigt die Arbeiten an einer Stützmauer. Mittels Winde und Schwenkran, von Hand betrieben, werden Bauholz, Mörtel und Steine an den Ort ihrer Verwendung gebracht. Umsicht und Mut sind bei Durchführung dieser gefährlichen Arbeiten erforderlich. Die Gewissenhaftigkeit des Werkmannes bei Ausführung dieser Arbeiten ist für den Wert und Bestand der Straße sowie die Sicherheit des Straßenbenutzers von größter Bedeutung.

Bild 57. Die Deutsche Alpenstraße. Fertige Stützmauer an der Hochwand.

An gähnendem Abgrund vorbei führt hier die Straße, von der nun fertigen Stützmauer sicher gehalten. Als Ersatz für die 400jährige, beim Absprengen der Felsen freigelegte Soleleitung nach Bad Reichenhall, wird eine neue Rohrleitung eingebaut.

Bild 58. Die Deutsche Alpenstraße. Sprengstelle über der alten Salzstraße bei Jettenberg.

Noch donnert das Echo der Sprengschüsse in den Bergen, noch kaum hat sich das niederprasselnde Ge-



Blick vom Nauthäusel in die Weißbachschlucht





Fertige Stützmauer an der Hochwand



Sprengstelle über
der alten Salzstraße
bei Jettenberg



Abendstimmung
mit Blick auf Hochwand, Reiteralpe und Wagmann



stein beruhigt, da schieben sich schon die Lorenzüge heran zum Verfahren des Materials. Durch viele tausend Tonnen Sels frisst sich Mensch, Bohrer, Spitzhacke und Sprengstoff, bahnbrechend dem großen Werk.

An dieser Stelle haben die Sprengungen eine Wasserführung der uralten Salzstraße freigelegt. Wo früher die Salzfahrer Vorspann benötigten, werden bald die Kraftfahrer spielend leicht dahingleiten. Die deutsche Landschaft aber schenkt sich erneut dem sinnigen Beschauer.

Bild 59. Die Deutsche Alpenstraße. Abendstimmung mit Blick auf Sochwand, Keiteralpe und Wazmann.

Ein Erlebnis unendlicher Schönheit ist Abendstimmung in der Weißbachschlucht. Wazmann und Keiteralpe im Glanze der Abendsonne, während sich auf die Tannen des Abhanges schon die Schatten der kommenden Nacht senken. Um diese Zeit ruht hier die Arbeit an dem Bau der Alpenstraße. Ist sie erst vollendet, wird sie vielen Menschen die Möglichkeit geben, das herrliche Schauspiel einer Abendstimmung in der Weißbachschlucht in sich aufzunehmen.

Bild 60. Die Deutsche Alpenstraße. Vor der Keiteralp.

Wie ein gewaltiger Kiesel schiebt sich die Keiteralp hier vor die Weißbachschlucht. Hell erglänzt der Berggipfel im goldenen Abendsonnenschein. Langsam, doch stetig gleiten die blauen Schatten am Abhang höher und höher hinauf. Verlassen liegt die Baustelle. Nach vollbrachtem Tagewerk ruht der Werkmann von seiner schweren Arbeit. Bald wird die Nacht ihre tiefen Schatten über die Berge senken. — Morgen aber wird wieder der Lärm der Arbeit die Täler erfüllen, und der Bau der Alpenstraße wird rüstig voranschreiten.

N O R D O S T S E E

S E E

